Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 503 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 mei 2016

Hierbij beantwoord ik de brief van uw Commissie Infrastructuur en Milieu van 18 februari 2016. In deze brief vraagt uw Commissie mij te reageren op de door Stichting Incident Management Nederland (SIMN) gepubliceerde lijst van gevaarlijke wegvakken 2015.

De lijst van de SIMN is gebaseerd op informatie van bergingsbedrijven. Deze lijst bevat ongevallen en incidenten die direct bij hulpverleners of alarmcentrales zijn gemeld.

Rijkswaterstaat monitort haar verkeersveiligheid op basis van uniforme registratie van incidenten op het hoofdwegennet door weginspecteurs en wegverkeersleiders, 0800-meldingen en Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). In combinatie met de ernst en aard van de ongevallen worden de relatief gevaarlijke wegvakken onderzocht en geanalyseerd. Jaarlijks wordt het monitorrapport «Veilig over Rijkswegen» opgesteld waarin de verkeersveiligheidsstatus van het gehele Rijkswegennet in beeld wordt gebracht. Met de resultaten van dit rapport en aanvullende regionale gegevens wordt er bekeken hoe en wanneer verkeersveiligheidsknelpunten op een kosteneffectieve wijze kunnen worden aangepakt. In het kader van de programma's «Meer Veilig» nemen we steeds maatregelen om wegvakken en/of locaties met een hoog risico aan te pakken. Maatregelen worden genomen op basis van mate van risico en kosteneffectiviteit. Ook de ontwikkelingen die zich in 2015 hebben voorgedaan worden betrokken.

Ik heb de top 10 wegvakken van de lijst van SIMN laten vergelijken met de monitor van Rijkswaterstaat. Omdat Rijkswaterstaat meer gegevens gebruikt, o.a. ernst, aard en toedracht van de ongevallen en de intensiteiten op het betrokken wegvak om te bepalen welke wegvakken het gevaarlijkst zijn, wijkt de lijst van SIMN enigszins af met die van Rijkswaterstaat.

kst-29398-503
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Desalniettemin zijn de door SIMN geïdentificeerde wegvakken ook door Rijkswaterstaat geprioriteerd voor verbetering van de verkeersveiligheid. In de bijlage van deze brief vindt u, voor de genoemde knelpunten uit de SIMN lijst, de oorzaken van de verkeersonveiligheid op deze wegvakken en de infrastructurele maatregelen die daarvoor zijn en worden genomen.

Handhavingsmaatregelen zijn op deze trajecten nog niet aan de orde omdat de oorzaken van de ongevallen voornamelijk te vinden zijn in de intensiteit van het verkeer en de inrichting van de weg.

Ik hoop u hiermee voldoende informatie en duidelijkheid te hebben gegeven omtrent de SIMN-lijst met «gevaarlijke wegvakken» 2015.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Bijlage

Plaats 1) A58 Rechts 94,0 – 94,9 verbindingsboog in Knooppunt de Stok
De oorzaak van de ongevallen is de krappe boogstraal van de verbindingsboog en beperkt zicht.
De afgelopen jaren zijn de volgende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren:
- Intensief snoeiregime om het zicht in de bocht in stand te houden;
- Plaatsing borden J3 (scherpe bocht naar links) met fluoriserend achtergrondschild aan het kunstwerk net voor de bocht;
- Plaatsing dynamisch bochtwaarschuwingssysteem: zodra een automobilist te hard aan komt rijden licht de signaalgever met het J3-bord inclusief de tekst «u rijdt te snel» op;
- Plaatsing extra dubbele bochtschildborden met fluoriserend achtergrondschild op de geleiderail in de bocht;
- Eind 2015 is het asfalt in de verbindingsboog vervangen.

Plaats 2, 5 en 9) Kleinpolderplein zowel Links als Rechts
Er zijn verschillende oorzaken voor de ongevallen op dit tracé. In de eerste plaats de verkeersdrukte, waardoor de weefvakken tussen het Kleinpolderplein en het Schieplein overbelast zijn. Daarnaast spelen onder andere de opening van de Giessenbrug en het krappe dwarsprofiel een rol waardoor er weinig uitwijkruimte is.
De verwachting is dat door de opening van de A4 tussen Delft en Schiedam de verkeersdrukte en daarmee het aantal ongevallen zal afnemen. Daarnaast zijn de afgelopen jaren onderstaande maatregelen genomen:
- Uitbreiding spitsuursluitingsregiem Giessenbrug naar 2,5 uur in de ochtend en in de middag;
- Aanpassing van de markering in de weefvakken tussen Schieplein en Kleinpolderplein.Tevens zijn onderstaande twee maatregelen gepland:
- Aanpassing van markering tussen Kleinpolderplein en Giessenbrug;
- Toevoeging van een extra bewegwijzering op de A20 Links.

Plaats 3) A1 Rechts 15,0 – 15,9 Knooppunt Muiderberg
De ongevallen worden veroorzaakt door het grote verkeersaanbod en de verkeerssituatie ter plaatse (uitgang van de wisselstrook, de toevoeging van de verbindingsweg A6 en een afstreping van een rijstrook).
De volgende maatregelen worden nog uitgevoerd:
- De verkeersveiligheidsproblemen worden aangepakt in het kader van project Schiphol, Amsterdam Almere. Dit is nu in uitvoering en naar verwachting eind 2017 gereed.

Plaats 4 en 8) Gouweaquaduct Links
De oorzaak van de ongevallen is een overbelast weefvak waar veel verkeer invoegt en moet splitsen voor de richting Den Haag en Rotterdam.
De volgende maatregelen zijn uitgevoerd:
- Extra bewegwijzering voor de splitsing;
- Daarnaast geeft de permanente openstelling van de spitsstrook ter plaatse meer ruimte in de breedte.

Nog in uitvoering:
- Ontlasting van de A12 door de aanleg van een parallelle infrastructuur voor verkeer uit Gouda richting Den Haag. De nieuwe brug over de Gouwe wordt over enkele maanden geplaatst.

Plaats 6 en 7) A10 Rechts 13,0 – 13,9 Zuid-As en A2 links 31,0 – 31,9
Oorzaak van de ongevallen is een weefvak in combinatie met een groot verkeersaanbod.
Door de vele weefvakken en groot verkeersaanbod gebeuren er op dit traject regelmatig ongevallen. De gehele A10-Zuid-As van knooppunt

Amstel tot knooppunt Nieuwe Meer wordt in zijn geheel gereconstrueerd. Hierbij wordt ook de verbindingsboog met de A2 betrokken. De werkzaamheden starten in 2017.

Plaats 10) Van Brienenoordbrug Links
De ongevallen worden veroorzaakt door brugopeningen, in en uitvoegend verkeer, hellingen waardoor het zicht beperkter is en het krappe dwarsprofiel.
De volgende maatregelen zijn uitgevoerd:
– Het openingsregiem van de brug is in 2015 gewijzigd tot vaste tijden op aanvraag buiten de spits;
– Daarnaast wordt de markering op de brug aangepast met een blokmarkering.